κράτη μέλη ορισμένες εξουσίες ως προς τις προϋποθέσεις χορηγήσεως άδειας που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις μεταφορών, οι οποίες υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Από τη φύση τους οι διατάξεις αυτές μπορούν να εφαρμοστούν από τα δικαστήρια· επομένως, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να ελέγχει αν η σχετική εθνική νομοθεσία είναι σύμφωνη με τις διατάξεις αυτές όταν ένας διάδικος επικαλείται τις εν λόγω διατάξεις ενώπιον του δικαστηρίου αυτού.

3. Δυνάμει των διατάξεων της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους έχουν το δικαίωμα να διατηρήσουν, ως προς τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο ίδιο αυτό κράτος, σύστημα αδειών για την κατηγορία των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, τις οποίες αφορά το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας, όταν το σύστημα αυτό αποβλέπει στον περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου που εκμεταλλεύονται οι επιχειρήσεις αυτές στις διεθνείς μεταφορές, ακόμη κι αν οι επιχειρήσεις αυτές συγκεντρώνουν όλες τις άλλες προϋποθέσεις που θέτει η εθνική νομοθεσία για την άδεια διενέργειας εθνικών και διεθνών μεταφορών.

4. Το άρθρο 7 της συνθήκης αποβλέπει στην εξάλειψη των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας που μπορούν να προκύψουν από τη νομοθεσία ή τη διοικητική πρακτική του ίδιου κράτους μέλους και όχι από τις διαφορές μεταχειρίσεως, οι οποίες προκύπτουν, για τις επιχειρήσεις των διαφόρων κρατών μελών, ελλείψει κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, από την ανομοιότητα των εθνικών νομοθεσιών.

Επομένως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως διάκριση αντίθετη προς το άρθρο 7 της συνθήκης το γεγονός ότι, δυνάμει της πρώτης οδηγίας περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές κράτος μέλος υποβάλλει σε ποσοστώσεις τις επιχειρήσεις μεταφορών, που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός του, όσον αφορά το μεταφερόμενο ωφέλιμο φορτίο κατά τις διεθνείς μεταφορές, μεταξύ των κρατών μελών, ενώ υπέχει την υποχρέωση, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 3, της ίδιας οδηγίας, να δέχεται χωρίς κανέναν περιορισμό στο έδαφός του, τις μεταφορές που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία τα εν λόγω κράτη εφαρμόζουν ευνοϊκότερες προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας στον τομέα της μεταφορικής ικανότητας για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους.

Στην υπόθεση 126/82,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του τμήματος διοικητικών διαφορών του Raad van State των Κάτω Χωρών προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της συνθήκης ΕΟΚ, και με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του ανωτέρω δικαστηρίου μεταξύ

D. J. SMIT TRANSPORT BV, επιχειρήσεως μεταφορών που έχει την έδρα της στη Χάγη,

και

COMMISSIE GRENSOVERSCHRIJDEND BEROEPSGOEDERENVERVOER (επαγγελματικής επιτροπής διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων) του «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie», NIWO (ιδρύματος ολλανδικής οργανώσεως διεθνών οδικών μεταφορών),

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την επίδραση επί του εσωτερικού δικαίου και ως προς την ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3 της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1962, περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές (οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων), καθώς και ως προς την ερμηνεία του άρθρου 7 της συνθήκης ΕΟΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

συγκείμενο από τους J. Mertens de Wilmars, πρόεδρο, P. Pescatore, A. O'Keeffe και U. Everling, προέδρους τμήματος, G. Bosco, T. Koopmans, O. Due, K. Bahlmann και Y. Galmot, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: G. Reischl
γραμματέας: P. Heim

εκδίδει την ακόλουθη

ΑΠΟΦΑΣΗ

Περιστατικά

Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, η εξέλιξη της διαδικασίας, καθώς και οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν δυνάμει του άρθρου 20 του Πρωτοκόλλου περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της ΕΟΚ, συνοψίζονται ως εξής:

I — Περιστατικά και διαδικασία

Στις Κάτω Χώρες, ο τομέας οδικών μεταφορών εμπορευμάτων διέπεται, κυρίως από το «Wet Autovervoer Goederen», WAG

(νόμος της 4ης Αυγούστου 1951, περί ρυθμίσεως των μεταφορών εμπορευμάτων δι' αυτοκινήτων· Staatsblad 342), που τροποποιήθηκε εν τω μεταξύ πολλές φορές, και από το «Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen», UAG (διάταγμα της 16ης Ιανουαρίου 1954, περί θεσπίσεως κανονισμού δημόσιας διοικήσεως προς εκτέλεση του νόμου περί των μεταφορών εμπορευμάτων δι' αυτοκινήτων, Staatsblad 6).

Κατά το άρθρο 4 του νόμου, η μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς επιτρέπεται μόνον κατόπιν χορηγήσεως άδειας ή εγγραφής για διενέργεια μεταφορών για ίδιο λογαριασμό· το άρθρο 18 του διατάγματος υποβάλλει επίσης σε ιδιαίτερη άδεια τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων. Η άδεια προς διενέργεια διεθνών μεταφορών χορηγείται, κατά το άρθρο 25 του διατάγματος, υπό τον όρο οτι ο αιτών είναι ήδη κάτοχος μιας ή περισσότερων αδειών για άλλες μεταφορές εμπορευμάτων που προβλέπει ο νόμος.

Ο νόμος εξαρτά τη χορήγηση άδειας οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, από καθορισμένες προϋποθέσεις: το άρθρο 56 θέτει «ποιοτικά» κριτήρια (επαγγελματικά προσόντα και φερεγγυότης)· κατά το άρθρο 44, η άδεια αναφέρει το μέγιστο ωφέλιμο φορτίο που δύναται να χρησιμοποιηθεί προς διενέργεια μεταφορών.

Το διάταγμα ορίζει, επίσης, στο άρθρο 23, ότι η ειδική άδεια προς διενέργεια διεθνών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων υπόκειται στον όρο του μέγιστου ωφέλιμου φορτίου.

Το άρθρο 36 του νόμου ορίζει ότι η άδεια δύναται να μη χορηγηθεί και ότι δύναται «να απορριφθεί η αίτηση» προς «το γενικό συμφέρον των μεταφορών», νοουμένου ότι το άρθρο 1 του νόμου εννοεί με την έκφραση αυτή «το συμφέρον μιας δίκαιης και ισόρροπης διαχειρίσεως — και εντός μιας γενικής κοινωνικής οπτικής — των διαφόρων συμφερόντων που εμπλέκονται στις μεταφορές εμπορευμάτων».

Εξάλλου οι εφαρμοζόμενες εν προκειμένω διατάξεις (απόφαση του υπουργού μεταφορών και Waterstaat της 2ας Φεβρουαρίου 1954, περί αρμοδιότητος στον τομέα των διεθνών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου, Ned. STCRT 1954, αριθ. 26) ορίζουν ότι κατά γενικό κανόνα οι αιτήσεις δεν απορρίπτονται αν αντιστοιχούν σε αίτηση στον τομέα των διεθνών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου.

Η εταιρεία D. J. Smit Transport BV, με έδρα τη Χάγη, επιχείρηση μεταφορών ειδικευμένη στις διεθνείς μετακομίσεις, απέκτησε τη 17η Μαρτίου 1976 άδεια ισχύουσα μέχρι τις 16 Μαρτίου 1981, προς διενέργεια για λογαριασμό τρίτων διεθνών μεταφορών προς και από όλες τις χώρες της Ευρώπης, με περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου σε 20 τόνους κατ' ανώτατο όριο.

Στις 3 Απριλίου 1979, η εταιρεία Smit ζήτησε τροποποίηση της εν λόγω άδειας, με σκοπό την αύξηση του ωφέλιμου φορτίου από 20 σε 36,29 τόνους, ούτως ώστε να δύναται να χρησιμοποιεί συγχρόνως στις μεταφορές της το σύνολο των οχημάτων της.

Η αίτηση αυτή απορρίφθηκε τη 13η Σεπτεμβρίου 1979 με απόφαση της «Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer» (επαγγελματικής επιτροπής διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων) του «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie», NIWO (ιδρύματος ολλανδικής οργανώσεως διεθνών οδικών μεταφορών). Η άρνηση αιτιολογείται από το γεγονός ότι «το γενικό συμφέρον των μεταφορών» αντετίθετο στην αύξηση της επιτρεπομένης χωρητικότητος, η οποία δεν εδικαιολογείτο από τις υφιστάμενες ανάγκες στον τομέα των μεταφορών, καθ' όσον σχετική έρευνα είχε καταδείξει ότι η εταιρεία Smit δεν χρησιμοποιούσε πλήρως τη μεταφορική ικανότητα που της είχε ήδη παραχωρηθεί.

Η εταιρεία Smit προσέφυγε στις 10 Δεκεμβρίου 1979, κατά της αποφάσεως αυτής

ενώπιον του Στέμματος, το οποίο εισήγαγε την υπόθεση στο τμήμα διοικητικών διαφορών του «Raad van State ».

Προς στήριξη της προσφυγής της προέβαλε, ιδίως, ότι ο περιορισμός του ωφέλιμου φορτίου ήταν ασυμβίβαστος προς την πρώτη οδηγία του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1962, περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές (οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων) (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 28), ιδίως του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3.

Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας ορίζει:

Κάθε κράτος μέλος οφείλει, το αργότερο μέχρι τέλους του 1962 και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, να ελευθερώσει τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων προς άλλα κράτη μέλη, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο των παραρτημάτων I και II της παρούσης οδηγίας και εκτελούνται προς ή από την επικράτειά του ή διέρχονται από αυτήν υπό διαμετακόμιση·

Κατά την παράγραφο 3 του άρθρου 1, οι μεταφορές που είναι αντικείμενο του παραρτήματος II, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι «μετακομίσεις που γίνονται από επιχειρήσεις που διαθέτουν ειδικό προσωπικό και υλικό για το σκοπό αυτόν»,

δεν πρέπει πλέον να υπάγονται σε καθεστώς ποσοστώσεων. Δύνανται όμως να εξακολουθήσουν να υπάγονται σε καθεστώς αδειών, εφ' όσον από αυτό δεν προκύπτει ποσοτικός περιορισμός· στην περίπτωση αυτή κάθε κράτος μέλος φροντίζει ώστε οι αποφάσεις επί των αιτήσεων προς έκδοση αδείας να λαμβάνονται εντός 5 ημερών από της υποβολής της αιτήσεως.

Κατά το άρθρο 3,

Η παρούσα οδηγία δεν τροποποιεί τις προϋποθέσεις από τις οποίες κάθε κράτος μέλος εξαρτά τη χορήγηση στους υπηκόους του της άδειας για την άσκηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην οδηγία αυτή.

Η οδηγία της 23ης Ιουλίου τροποποιήθηκε από τις οδηγίες του Συμβουλίου 72/426 της 19ης Δεκεμβρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 214), 74/149 της 4ης Μαρτίου 1974 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 229), 77/158 της 14ης Φεβρουαρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 21), 78/175 της 20ής Φεβρουαρίου 1978 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 62) και 80/49 της 20ής Δεκεμβρίου 1979 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 122). Οι τροποποιήσεις αυτές δεν αφορούν τις επικαλούμενες ενώπιον του τμήματος διοικητικών διαφορών του Raad van State διατάξεις.

Το τμήμα διοικητικών διαφορών του Raad van State, κατόπιν της δια του βασιλικού διατάγματος της 26ης Μαρτίου 1982 χορηγηθείσης εις αυτό αδείας, αποφάσισε στις 6 Απριλίου 1982, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της συνθήκης ΕΟΚ, να υποβάλει προς το Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία ανέκυψαν στο πλαίσιο της διοικητικής προσφυγής πλήρους δικαιοδοσίας που βασίζεται στον νόμο περί ρυθμίσεως των μεταφορών εμπορευμάτων δι' αυτοκινήτου:

1) Εναπόκειται στα εθνικά δικαστήρια να ελέγχουν αν συμβιβάζεται η σχετική εθνική νομοθεσία με τις διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3 της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 23ης Ιουλίου 1962 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 28) περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (όπως τροποποιήθηκε τελικά από την οδηγία 78/175/ΕΟΚ, του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 1978 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 62)), όταν ο προσφεύγων επικαλείται τις διατάξεις αυτές ενώπιον του εν λόγω δικαστηρίου;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, δύνανται οι ανωτέρω διατάξεις να ερμηνευθούν κατά την έννοια ότι οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους είναι ελεύθερες να διατηρήσουν έναντι των εγκατεστη-

μένων στο ίδιο αυτό κράτος μέλος επιχειρήσεων σύστημα αδειών για την κατηγορία των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, η οποία αναφέρεται στο παράρτημα 2 της οδηγίας, όταν ένα τέτοιο σύστημα σκοπεί να περιορίσει το ωφέλιμο φορτίο που οι επιχειρήσεις αυτές δύνανται να μεταφέρουν κατά τη διενέργεια διεθνών μεταφορών, ακόμη και αν πληρούν τους όρους φερεγγυότητος και επαγγελματικών προσόντων που επιβάλλει η οικεία εθνική νομοθεσία ως προς τη χορήγηση άδειας για τη διενέργεια εθνικών και διεθνών μεταφορών, ακόμη και αν, δυνάμει του εθνικού συστήματος αδειών που ισχύει επί των εθνικών μεταφορών, το επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο θεωρείται επαρκές;

3) Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι καταφατική, ορθή ερμηνεία της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας που θεσπίζει το άρθρο 7 της συνθήκης ΕΟΚ έχει ως συνέπεια να αποκλείεται η διατήρηση του νόμιμου συστήματος αδειών, το οποίο υποβάλλει τις εγκατεστημένες εντός κράτους μέλους επιχειρήσεις μεταφορών σε ποσοτικούς περιορισμούς όσον αφορά το μεταφερόμενο ωφέλιμο φορτίο κατά τη διενέργεια διεθνών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, όταν στις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεις μεταφορών δεν επιβάλλονται (ούτε είναι δυνατό να επιβάλλονται) από το κράτος αυτό παρόμοιοι περιορισμοί, δυνάμει του κοινοτικού δικαίου;

Η αίτηση του τμήματος διοικητικών διαφορών του Raad van State των Κάτω Χωρών πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 7 Απριλίου 1982.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του Πρωτοκόλλου περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της ΕΟΚ, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν στις 18 Ιουνίου 1982 η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένη από τον Auke Haagsma, μέλος της νομικής υπηρεσίας, στις 16 Ιουλίου η κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, εκπροσωπουμένη από τον C. H. A. Plug, γενικό γραμματέα του υπουργείου εξωτερικών, και στις 20 Ιουλίου 1982 η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, εκπροσωπουμένη από τους Martin Seidel, Ministerialrat, και Ernst Röder, Regierungsdirektor, στο ομοσπονδιακό υπουργείο οικονομίας.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετ' ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε την έναρξη της προφορικής διαδικασίας χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Πάντως, η επιχείρηση Smit, η κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών και η Επιτροπή εκλήθησαν να απαντήσουν, προ της επ' ακροατηρίου συζητήσεως, σ' ένα ερώτημα εκάστη.

II — Γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

Η *κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών* υποβάλλει κυρίως τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

Επί του πρώτου ερωτήματος

Η εθνική νομοθεσία περί εφαρμογής της πρώτης οδηγίας είναι καθ' όλα σύμφωνη με την εν λόγω οδηγία.

Προκειμένου για τις διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3 της οδηγίας αυτής, θα πρέπει να αναγνωρισθεί, υπό το φως των κριτηρίων που ανέπτυξε η νομολογία του Δικαστηρίου, ότι δύναται να γίνει επίκλησή τους ενώπιον της δικαιοσύνης από το υποκείμενο δικαίου.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

Το ολλανδικό σύστημα χορηγήσεως αδειών στις διεθνείς μεταφορές δεν αποβλέπει στον περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου που εκμεταλλεύονται οι επιχειρήσεις, αλλά στη δημιουργία και διατήρηση υγιών συνθηκών αγοράς και αποδοτικής εμπορικής εκμεταλλεύσεως· ο περιορισμός του ωφέλιμου φορτίου θα ηδύνατο, υπό ορισμένες περιστάσεις, να είναι συνέπεια του συστήματος.

Το άρθρο 3 της οδηγίας της 23ης Ιουλίου 1962 σκοπεί τη διατήρηση των εθνικών συστημάτων χορηγήσεως αδειών, εφ' όσον εφαρμόζονται στους υπηκόους τους. Οι όροι «προϋποθέσεις από τις οποίες κάθε κράτος μέλος εξαρτά τη χορήγηση στους υπηκόους του της άδειας για την άσκηση των δραστηριοτήτων» που αναφέρονται στην οδηγία πρέπει να ερμηνευθούν ευρέως· θα καλύπτουν έτσι και τα συστήματα χορηγήσεως άδειας που δύνανται να συνεπάγονται περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου. Το άρθρο 3 δεν περιορίζεται στις προϋποθέσεις χορηγήσεως άδειας ασκήσεως του επαγγέλματος (επαγγελματικά προσόντα, φερεγγυότης, αξιοπιστία)· σε άλλες πράξεις, όπως η πρόταση της Επιτροπής, της 15ης Ιουνίου 1967, περί κανονισμού του Συμβουλίου ως προς την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος του μεταφορέως και τη ρύθμιση της χωρητικότητος (JO L 254, σ. 3), η άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος και ο έλεγχος της χωρητικότητας εξετάζονται ξεχωριστά.

Η ελευθέρωση που επιβάλλει η οδηγία δεν δύναται να αφορά παρά μόνο τα συστήματα χορηγήσεως άδειας στο θέμα της εισόδου ξένων επιχειρηματιών στην επικράτεια (άλλου) κράτους μέλους προς εκτέλεση κατηγοριών μεταφορών που αναφέρονται στα παραρτήματα I ή II, από ή προς την επικράτεια αυτήν ή διέρχονται από αυτήν. Οι όροι του άρθρου 1 της οδηγίας προϋποθέτουν ότι ολίγον ενδιαφέρει αν ο εν λόγω ξένος επιχειρηματίας εκτελεί τις μεταφορές αυτές από ή προς το κράτος μέλος που είναι εγκατεστημένος είτε από ή προς τρίτο κράτος.

Η αντίληψη ότι το άρθρο 3 της οδηγίας δεν θίγει τους κανόνες που αφορούν τη χορήγηση άδειας από κάθε κράτος στους υπηκόους του για διεθνείς μεταφορές ενισχύεται από τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής επί της αρχικής προτάσεως της Επιτροπής.

Προσαρμόζοντας τις ολλανδικές νομοθετικές διατάξεις προς την οδηγία και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις της, η ολλανδική κυβέρνηση βασίσθηκε πάντοτε, χωρίς αμφισβήτηση εκ μέρους της Επιτροπής, στην αντίληψη αυτή την οποία φαίνεται ότι συμμερίζονται και τα άλλα κράτη μέλη.

Ούτε η πρώτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, κατά την οποία «η καθιέρωση κοινής πολιτικής μεταφορών περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την θέσπιση κοινών κανόνων για τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών» συνεπάγεται ότι η διάταξη αυτή έχει επίσης εφαρμογή στα εθνικά συστήματα που διέπουν τη χορήγηση άδειας στους υπηκόους κάθε κράτους μέλους προς εκτέλεση διεθνών μεταφορών. Η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση δεν έχει ακόμη θεσπισθεί, παρά την πρόταση της Επιτροπής το 1967 και παρά το γεγονός ότι το άρθρο 75, παράγραφος 1, της συνθήκης προβλέπει τη θέσπιση κοινών κανόνων εφαρμοστέων στις διεθνείς μεταφορές· ανακύπτει το ερώτημα αν, με την εκπνοή της μεταβατικής περιόδου, η παρούσα κατάσταση κατά την οποία, σε πολλές περιπτώσεις, οι μεταφορές που δεν αναφέρονται στην οδηγία του 1962 υπόκεινται ακόμη σε ποσοστώσεις, συμβιβάζεται με τη συνθήκη.

Στο δεύτερο ερώτημα δύναται να δοθεί καταφατική απάντηση.

Επί του τρίτου ερωτήματος

Η οδηγία αφήνει ανέπαφα τα εθνικά συστήματα χορηγήσεως άδειας εφ' όσον αυτά εφαρμόζονται στους υπηκόους κάθε κράτους· με την ισχύουσα σήμερα κοινοτική νομοθεσία στον τομέα των μεταφορών, οι υπήκοοι κράτους μέλους δύνανται, επομένως, να υποβάλλονται από το κράτος αυτό σε ορισμένους περιορισμούς που δεν έχουν εφαρμογή στις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη μεταφορικές επιχειρήσεις.

Δεν δύναται, σχετικώς, να γίνεται λόγος για παράβαση της απαγορεύσεως διακρίσεως του άρθρου 7 της συνθήκης ΕΟΚ: η εφαρμογή των εθνικών συστημάτων χορηγήσεως άδειας δεν δημιουργεί καμία άνιση μεταχείριση των πολιτών, λόγω ιθαγένειας που απαγορεύει το άρθρο 7. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου η απαγόρευση διακρίσεως του άρθρου 7 δεν παραβιάζεται από μια κανονιστική ρύθμιση που εφαρμόζεται, όχι βάσει της ιθαγένειας των επιχειρηματιών, αλλά λόγω του τόπου εγκαταστάσεως της επιχειρήσεώς τους. Μόνο η διαφορετική μεταχείριση των μη εγκαταστημένων στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιχειρήσεων θα συνιστούσε παράβαση της απαγορεύσεως διακρίσεως· δεν είναι αυτό το ερώτημα που υπεβλήθη εν προκειμένω.

Η *κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας* υποβάλλει τις ακόλουθες, κυρίως, παρατηρήσεις:

Επί του πρώτου ερωτήματος

Λαμβάνοντας υπόψη την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, το ερώτημα αυτό επιδέχεται καταφατική απάντηση.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

Το ερώτημα αυτό πρέπει να ληφθεί υπό την έννοια κατά πόσο κράτος μέλος ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας όταν επιβάλλει για τις μεταφορές που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ, ανώτατο ωφέλιμο φορτίο, ιδίως όταν το εν λόγω φορτίο είναι κατώτερο του καθορισμένου ορίου στο εσωτερικό του κράτους μέλους για το οποίο πρόκειται.

Το ερώτημα αυτό επιδέχεται καταφατική απάντηση, υπό ορισμένες επιφυλάξεις.

Ο απλός περιορισμός του επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου για τις διεθνείς μεταφορές δεν συνιστά «ποσοτικό περιορισμό» κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 3, της οδηγίας: το ωφέλιμο φορτίο αναφέρεται σε ένα μόνο όχημα και ο περιορισμός δεν θα είχε επίπτωση παρά μόνο στην κατανομή των φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν με τα διάφορα οχήματα. Ο περιορισμός του ωφέλιμου φορτίου δεν περιορίζει μόνος του τη χορήγηση στον ενδιαφερόμενο επιχειρηματία μεταφορών άδειας για τις επιθυμητές ποσότητες και για απεριόριστο αριθμό οχημάτων.

Ούτε και οι περιορισμοί στο επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο, σύμφωνοι με την κανονιστική ρύθμιση του κράτους μέλους στο εσωτερικό του οποίου διενεργούνται οι μεταφορές, αντιβαίνουν προς άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, ιδίως προς τις διατάξεις περί ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών.

Περιορισμοί ως προς το ωφέλιμο φορτίο υφίστανται σε όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητος· τα ανώτατα όρια, που καθορίζονται σε πολύ διαφορετικά επίπεδα από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, δεν έχουν ακόμη εναρμονισθεί· οι εθνικές διατάξεις εξακολουθούν να έχουν εφαρμογή. Η οδηγία 65/269 του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 1965, περί ενοποιήσεως ορισμένων κανόνων σχετικά με τις άδειες για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 35) αναφέρεται μόνο στη διαδικασία χορηγήσεως αδειών, χωρίς να θίγει τους ουσιαστικούς εθνικούς κανόνες. Τα υποδείγματα

χορηγήσεως αδειών που επισυνάπτονται στο παράρτημα της οδηγίας αυτής προβλέπουν ρητώς [ενδεχόμενους] «περιορισμούς, αν υπάρχουν», οι οποίοι δύνανται να συνίστανται, ιδίως, σε περιορισμούς του ωφέλιμου φορτίου· ο μεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τις νομοθετικές κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους, και ιδίως με αυτές που αφορούν τις μεταφορές και την κυκλοφορία.

Το κοινοτικό δίκαιο δεν επιβάλλει στα κράτη μέλη να χορηγούν άδεια κυκλοφορίας στην επικράτειά τους σε οχήματα εγγεγραμμένα εντός άλλων κρατών μελών με τον περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου που εφαρμόζεται στη χώρα καταγωγής, όταν το εν λόγω φορτίο είναι ανώτερο εκείνου της χώρας υποδοχής. Λόγοι γενικού συμφέροντος δικαιολογούν τη διατήρηση των εθνικών περιορισμών ως προς το ωφέλιμο φορτίο. Τα διάφορα ανώτατα όρια που ορίσθηκαν επί εθνικού επιπέδου για το ωφέλιμο φορτίο των οχημάτων εξηγούνται από τις σημαντικές διαφορές στην τοπογραφική και τεχνική διαμόρφωση των οδικών δικτύων των διαφόρων κρατών μελών· οι εθνικοί αυτοί περιορισμοί θα ήταν αμφισβητήσιμοι από απόψεως κοινοτικού δικαίου μόνο αν, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, δεν ηδύναντο να έχουν μια λογική σχέση προς τις ανάγκες ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας.

Το ωφέλιμο φορτίο που ορίζει το κράτος μέλος, το οποίο χορηγεί την άδεια, εξαρτάται από την εδαφική έκταση όπου ισχύει η εν λόγω άδεια. Από τα υποδείγματα που επισυνάπτονται στο παράρτημα της οδηγίας 65/269 προκύπτει ότι η άδεια ορίζει τη γεωγραφική έκταση ισχύος της· η άδεια δεν δύναται να χορηγηθεί παρά μόνο λαμβάνοντας υπόψη τις κανονιστικές απαιτήσεις όλων των ενδιαφερόμενων κρατών μελών και εφαρμόζοντας, σε περίπτωση διαστάσεως μεταξύ των διαφόρων εθνικών διατάξεων, την αυστηρότερη διάταξη· όσον αφορά το ωφέλιμο φορτίο, η άδεια θα πρέπει επομένως να αναφέρει το ανώτατο όριο ωφέλιμου φορτίου εκείνου από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, το οποίο επιβάλλει το χαμηλότερο ανώτατο όριο.

Έτσι, ο περιορισμός του ωφέλιμου φορτίου στις διεθνείς μεταφορές συμβιβάζεται με την πρώτη οδηγία, κατά το μέτρο που σέβεται τα όρια που καθορίζουν τα κράτη μέλη στην επικράτεια των οποίων πρέπει να διενεργηθεί η μεταφορά.

Ο περιορισμός αυτός, από ένα κράτος μέλος, θα ηδύνατο σε ορισμένες περιπτώσεις, να αποβλέπει αποκλειστικά στον περιορισμό της εισόδου επιχειρηματιών στην αγορά των μεταφορών· αυτό δεν συμβαίνει στην περίπτωση της γερμανικής εννόμου τάξεως.

Επί του τρίτου ερωτήματος

Οι άδειες που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της πρώτης οδηγίας καθώς και με τις διατάξεις της οδηγίας 65/269 δεν αντιβαίνουν προς το άρθρο 7 της συνθήκης.

Δεν θα ήταν σύμφωνο με τις οδηγίες, κατά τη χορήγηση αδειών προς εκτέλεση διεθνών μεταφορών, τα κράτη μέλη να επιβάλλουν διάφορους περιορισμούς ως προς το ωφέλιμο φορτίο για μία και μόνο διαδρομή: η άδεια για διεθνείς μεταφορές μεταξύ πολλών κρατών μελών, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους περιορισμούς ως προς το ωφέλιμο φορτίο, που επέβαλαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά συνέπεια, να αναφέρει, τελικώς, τον ολιγότερο υψηλό αριθμό των διαφόρων ορίων για τα οποία πρόκειται. Σε περίπτωση ορθής εφαρμογής της οδηγίας, ολίγον ενδιαφέρει να είναι γνωστό ποιο κράτος μέλος χορήγησε την άδεια.

Η ιθαγένεια του μεταφορέως δεν διαδραματίζει κανένα ρόλο σχετικώς: σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας 65/269, το αρμόδιο για τη χορήγηση της άδειας κράτος μέλος είναι εκείνο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το όχημα που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τις μεταφορές.

Όσον αφορά την ισχύ, εν σχέσει με το άρθρο 7 της συνθήκης ΕΟΚ, των διαφόρων εθνικών περιορισμών ως προς το ωφέλιμο φορτίο, πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι εν λόγω περιορισμοί εφαρμόζονται ανεξαρτήτως της ιθαγένειας του μεταφορέως ή του οδηγού του οχήματος.

Με οιονδήποτε τρόπο και αν ενδείκνυται να ερμηνευθεί το τρίτο ερώτημα, δεν επιτρέπει τη διαπίστωση καμίας παραβάσεως του άρθρου 7 της συνθήκης ΕΟΚ, εφ' όσον η άδεια χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις των δύο οδηγιών για τις οποίες πρόκειται.

Η *Επιτροπή* παρατηρεί ότι, όσον αφορά το πρώτο ερώτημα που υπέβαλε το τμήμα διοικητικών διαφορών του ολλανδικού Raad van State, το ενδεχόμενο άμεσο αποτέλεσμα της πρώτης οδηγίας ή των διατάξεών της δεν δύναται να έχει άλλη συνέπεια από του να απαγορεύει στα κράτη μέλη, μετά την εκπνοή της προθεσμίας που ορίζεται για την εφαρμογή της οδηγίας, να επικαλούνται έναντι των υποκειμένων δικαίου εθνικές διατάξεις ασυμβίβαστες προς την οδηγία. Θα πρέπει, επομένως, προτού εξετασθεί αν το άρθρο 1, παράγραφος 3, και το άρθρο 3 της οδηγίας έχουν απευθείας εφαρμογή, να προσδιορισθεί αν οι ολλανδικές διατάξεις περί του επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου στις διεθνείς μεταφορές συμβιβάζονται ή όχι με την οδηγία.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

Η ερμηνεία των άρθρων 1, παράγραφος 3, και 3 εξαρτάται γενικότερα από την αντίληψη επί των διαφόρων απόψεων της οδηγίας.

α) Η οδηγία θα ηδύνατο να θεωρηθεί ως εφαρμοζομένη αποκλειστικώς ως προς τη χορήγηση άδειας σε επιχειρήσεις εγκατεστημένες εντός κράτους διαφόρου εκείνου που χορηγεί την άδεια· στην περίπτωση αυτή δεν θίγει την αρμοδιότητα κάθε κράτους μέλους να χορηγεί άδειες στους υπηκόους του. Το πρόβλημα του ενδεχομένου ασυμβιβάστου προς την οδηγία του ολλανδικού συστήματος που περιορίζει το ωφέλιμο φορτίο για τους υπηκόους του στις διεθνείς μεταφορές δεν τίθεται· η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα θα έπρεπε να είναι καταφατική.

Η άποψη αυτή ενισχύεται από το στόχο της οδηγίας να εξαλείψει «τα εμπόδια στον τομέα των μεταφορών»· τα εμπόδια αυτά υφίσταντο κατά το χρόνο εκδόσεως της οδηγίας και υφίστανται ακόμη για τις μεταφορές που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα της οδηγίας, κυρίως όταν πρόκειται για χορήγηση διεθνών αδειών εντός κρατών μελών διαφόρων εκείνου που η ενδιαφερομένη επιχείρηση είναι εγκατεστημένη.

Αλλά δύναται επίσης να θεωρηθεί ότι, αν ένα κράτος μέλος παρεμβάλλει εμπόδια στη χορήγηση αδειών στους υπηκόους του, η οδηγία δύναται να στοχεύει και την εξάλειψή τους. Η άποψη αυτή ευρίσκει έρεισμα στην πρώτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, κατά την οποία «καθιέρωση κοινής πολιτικής μεταφορών περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την θέσπιση κοινών κανόνων»· για να είναι πραγματικά κοινοί, οι κανόνες αυτοί πρέπει να έχουν εφαρμογή, χωρίς διάκριση, σε όλους τους πολίτες, οιοδήποτε και αν είναι το κράτος μέλος του οποίου είναι υπήκοοι.

6) Η οδηγία δύναται να ερμηνευθεί ως αναφερομένη σε όλες τις άδειες διεθνών μεταφορών που χορηγούν τα κράτη μέλη, τόσο στους υπηκόους τους όσο και στους υπηκόους των άλλων κρατών μελών.

Στην περίπτωση αυτή, και οι άδειες που ένα κράτος μέλος χορηγεί στους υπηκόους του εμπίπτουν, κατ' αρχήν, στην οδηγία.

Ειδικότερα, προκειμένου για το άρθρο 3, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι, σύμφωνα με τη διατύπωσή του, δεν συνιστά εξαιρετική διάταξη ως προς τα άλλα άρθρα της οδηγίας, αλλά έχει ως σκοπό να διευκρινίσει το πεδίο εφαρμογής· η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από το λόγο θεσπίσεως της οδηγίας.

Τίθεται το ερώτημα αν το άρθρο 3 της οδηγίας αφορά «την χορήγηση αδείας για την άσκηση δραστηριοτήτων» υπό αυστηρή έννοια, επομένως, από άποψη απαιτούμενων προσόντων, ή αν πρέπει να νοηθεί υπό ευρύτερη έννοια, η οποία περιλαμβάνει και τις προϋποθέσεις που βασίζονται στο κριτήριο των αναγκών. Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν ο περιορισμός της χωρητικότητας, όπως αυτός που προβλέπεται από την ολλανδική κανονιστική ρύθμιση, δεν καλύπτεται από το άρθρο 3, δεν εμπίπτει ωστόσο στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας: το άρθρο 3 έχει ως μόνο σκοπό να διασαφηνίσει το πεδίο εφαγμογής της οδηγίας ορίζοντας αυτό που σε καμία περίπτωση δεν εμπίπτει στο εν λόγω πεδίο· το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας πρέπει να προσδιορισθεί θετικά με τη βοήθεια των λοιπών διατάξεών της, ιδίως του άρθρου 1, παράγραφος 3.

Η διάταξη αυτή απαγορεύει, ιδίως, την υπαγωγή των μετακομίσεων σε σύστημα ποσοστώσεων· δύνανται, αντιθέτως, να υπάγονται σε σύστημα χορηγήσεως αδειών, εφ' όσον από αυτό δεν προκύπτουν ποσοτικοί περιορισμοί. Το άρθρο 1, παράγραφος 3, δεν αποκλείει όλους τους ποσοτικούς περιορισμούς, αλλά μόνο εκείνους που προκύπτουν από το σύστημα χορηγήσεως αδειών στο οποίο αναφέρεται. Ανακύπτει, επομένως, το ερώτημα αν η χορήγηση άδειας προς εκτέλεση διεθνών μεταφορών, του τύπου της επίδικης στην κυρία δίκη, είναι «άδεια» κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 3, της οδηγίας.

— Υπέρ μιας αρνητικής απαντήσεως δύναται να προβληθεί η διαπίστωση ότι η άδεια για την οποία πρόκειται αφορά την άσκηση του επαγγέλματος του διεθνούς μεταφορέως εμπορευμάτων, ότι οι προϋποθέσεις ασκήσεως του επαγγέλματος δύνανται να είναι τόσο ποιοτικά κριτήρια όσο και κριτήρια αναγκών και ότι η άδεια δεν εμπίπτει, επομένως, δυνάμει του άρθρου 3, στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Προς την ίδια άποψη συνηγορεί και η επιχειρηματολογία κατά την οποία η άδεια είναι, εφ' όσον αναφέρεται στο κριτήριο των αναγκών, όχι άδεια που αφορά το δικαίωμα ασκήσεως του επαγγέλματος, αλλά μάλλον άδεια σχετική με τον τρόπο ασκήσεως του εν λόγω επαγγέλματος και των δραστηριοτήτων που ασκούνται σε μια καθορισμένη αγορά· μολονότι δεν υπάγονται στην εξαιρετική διάταξη του άρθρου 3, οι άδειες αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Οι δύο αυτές ερμηνείες έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό: εκκινούν από την αρχή ότι το άρθρο 1, παράγραφος 3, αναφέρεται αποκλειστικώς στις ειδικές άδειες εκτελέσεως μιας ή περισσότερων ακριβώς καθορισμένων διαδρομών· κατά τις δύο αυτές ερμηνείες, τα γενικότερα συστήματα χορηγήσεως αδειών δεν εμπίπτουν στην οδηγία, είτε καλύπτονται είτε όχι από το άρθρο 3.

— Τα επιχειρήματα που συνηγορούν υπέρ μιας θετικής απαντήσεως στο ερώτημα στηρίζονται στην αρχή ότι το άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας καλύπτει όλα τα συστήματα χορηγήσεως αδειών που δεν δύνανται να θεωρηθούν ότι αφορούν τη χορήγηση άδειας για την άσκηση του επαγγέλματος υπό αυστηρή έννοια, δηλαδή αφορά μόνο τις προϋποθέσεις προσόντων· στην περίπτωση αυτή, εφ' όσον η άδεια αναφέρεται σε κριτήρια αναγκών, εμπίπτει στο άρθρο 1, παράγραφος 3.

Η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα του Raad van State πρέπει να αναφέρει αν η πρώτη οδηγία αφορά αποκλειστικώς τις άδειες που ένα κράτος μέλος χορηγεί σε μεταφορείς άλλων κρατών μελών ή και τις άδειες που χορηγεί στους υπηκόους του και, στην τελευταία αυτή περίπτωση, αν το άρθρο 1, παράγραφος 3, αφορά μόνο τις ειδικές άδειες ή και τις γενικές άδειες.

Επί του πρώτου ερωτήματος

Στην περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο κρίνει ότι η ισχύουσα ολλανδική νομοθεσία δεν είναι σύμφωνη με την πρώτη οδηγία, θα πρέπει να προσδιορίσει αν τα υποκείμενα δικαίου δύνανται να επικαλεσθούν τις διατάξεις της οδηγίας αυτής ενώπιον του ολλανδικού Raad van State.

Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει τα υποκείμενα δικαίου να δύνανται να επικαλούνται τα άρθρα 1, παράγραφος 3, και 3 της πρώτης οδηγίας με σκοπό να εξακριβωθεί αν τα εθνικά μέτρα εφαρμογής συμβιβάζονται με τις διατάξεις αυτές.

Επί του τρίτου ερωτήματος

Εφ' όσον δεν αποκλείεται καταφατική απάντηση στο δεύτερο ερώτημα ενδείκνυται να εξετασθεί αν το άρθρο 7 απαγορεύει την επιβολή, σε μεταφορικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ορισμένο κράτος μέλος, περιορισμών που δεν επιβάλλονται σε μεταφορικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος. Διατυπωμένο κατ' αυτόν τον τρόπο, το ερώτημα επιδέχεται αρνητική απάντηση· το άρθρο 7 δεν αναφέρεται καθόλου στην άνιση μεταχείριση που στηρίζεται στον τόπο εγκαταστάσεως, αλλά σ' εκείνη που στηρίζεται στην διάκριση λόγω ιθαγένειας.

Πάντως, πρέπει να γίνει διάκριση εν σχέσει με τις δυνατές απαντήσεις στο δεύτερο ερώτημα. Στην περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο θα έκρινε ότι η πρώτη οδηγία δεν αφορά παρά μόνο τις άδειες που ένα κράτος μέλος χορηγεί σε μεταφορείς εγκατεστημένους σε άλλο κράτος μέλος, δύναται να γίνει επίκληση της άνισης μεταχειρίσεως μεταξύ υπηκόων των κρατών μελών· αλλά στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 7 δεν έχει εφαρμογή. Αν αντιθέτως, η πρώτη οδηγία εκρίνετο εφαρμοστέα χωρίς διάκριση μεταξύ των αδειών που ένα κράτος χορηγεί στους υπηκόους άλλων κρατών μελών και στους ίδιους τους υπηκόους του, η άνιση μεταχείριση δεν θα ηδύνατο να προβληθεί παρά μόνο αν το Δικαστήριο εδέχετο την υπόθεση ότι το επίδικο σύστημα χορηγήσεως αδειών και ο περιορισμός χωρητικότητας που αυτό συνεπάγεται δεν καλύπτονται από την οδηγία ούτε, συνεπώς, από το άρθρο 1, παράγραφος 3· στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι ελλείψει εναρμονίσεως, η αρμοδιότης για τον καθορισμό των προϋποθέσεων υπό τις οποίες εκδίδονται οι άδειες ανήκει ακόμη στα κράτη μέλη. Επομένως, κάθε κράτος μέλος καθορίζει μόνο του τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι εγκατεστημένες στην επικράτειά του επιχειρήσεις δύνανται να επιτύχουν άδειες ασκήσεως των εν λόγω δραστηριοτήτων· ούτε και η κατάσταση αυτή δημιουργεί διάκριση στηριζόμενη στην ιθαγένεια, αλλά στον τόπο εγκαταστάσεως.

Στο τρίτο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι η διατήρηση ενός νόμιμου συστήματος χορηγήσεως αδειών, το οποίο υποβάλλει τις εγκατεστημένες εντός κράτους μέλους μεταφορικές επιχειρήσεις σε ποσοτικούς περιορισμούς ως προς το ωφέλιμο φορτίο, περιορισμούς στους οποίους δεν υποβάλλονται οι εγκατεστημένες εντός άλλων

κρατών μελών μεταφορικές επιχειρήσεις, δεν συνιστά διάκριση που απαγορεύει το άρθρο 7 της συνθήκης ΕΟΚ.

Επί της οδηγίας 74/561

Αν, εις απάντηση του δευτέρου ερωτήματος, το Δικαστήριο κρίνει ότι συστήματα χορηγήσεως αδειών, όπως αυτό που είναι αντικείμενο της κύριας δίκης, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της πρώτης οδηγίας, θα πρέπει ακόμη να εξετασθεί αν τα συστήματα αυτά δεν είναι ασυμβίβαστα προς άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, ιδίως δε προς την οδηγία του Συμβουλίου 74/561, της 12ης Νοεμβρίου 1974, περί προσβάσεως στο επάγγελμα του μεταφορέως εμπορευμάτων στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 231). Η οδηγία αυτή θέτει μόνο ποιοτικές προϋποθέσεις (αξιοπιστία, οικονομική επιφάνεια, επαγγελματική ικανότητα του μεταφορέως)· θα πρέπει, επομένως, να διευκρινισθεί αν είναι επί του σημείου αυτού εξαντλητική και δεν επιτρέπει να προβλεφθούν άλλες προϋποθέσεις, ιδίως προϋποθέσεις που συνδέονται με την έννοια των αναγκών, ή αν απλώς εναρμονίζει τρεις προϋποθέσεις, χωρίς να αποκλείει ότι τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν και άλλες. Τίποτε δεν καταδεικνύει ότι η οδηγία έχει ως σκοπό την εξαντλητική εναρμόνιση των προϋποθέσεων ασκήσεως του επαγγέλματος· αντικείμενό της είναι η εναρμόνιση των αντικειμενικών ποιοτικών κριτηρίων. Κριτήρια που λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες θα ήταν περισσότερο δύσκολο να εναρμονισθούν, καθ' όσον εξαρτώνται πλήρως από τη συγκεκριμένη κατάσταση ορισμένης αγοράς. Η σιωπή της οδηγίας όσον αφορά τα κριτήρια αυτά δεν επιτρέπει το συμπέρασμα ότι δεν δύνανται να χρησιμοποιηθούν, αλλά αντιθέτως, ότι δεν έχουν ακόμη εναρμονισθεί.

Κατά το μέτρο που το επίδικο στην κύρια δίκη σύστημα χορηγήσεως αδειών θεωρηθεί ότι ρυθμίζει τις προϋποθέσεις ασκήσεως του επαγγέλματος, ο περιορισμός χωρητικότητας που επιχειρείται με την εφαρμογή κριτηρίου, το οποίο έχει σχέση με τις ανάγκες, δεν είναι ασυμβίβαστο προς την οδηγία 74/561.

III — Προφορική διαδικασία

Η εταιρεία D. J. Smit Transport BV, προσφεύγουσα στην κύρια δίκη, εκπροσωπούμενη από τον D. B. J. Siemensma, εμπειρογνώμονα για την έκδοση αδειών δυνάμει του νόμου περί ρυθμίσεως της μεταφοράς εμπορευμάτων δι' αυτοκινήτων οχημάτων, η κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενη από τον Adriaan Bos, βοηθό νομικό σύμβουλο στο υπουργείο εξωτερικών, επικουρούμενο από τον εμπειρογνώμονα Wouter van Zijst, προϊστάμενο γραφείου στο υπουργείο μεταφορών, η κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενη από τον Alexandre Carnelutti, γραμματέα εξωτερικών υποθέσεων στο υπουργείο εξωτερικών σχέσεων, και η Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον A. Haagsma, ανέπτυξαν προφορικά τις παρατηρήσεις τους και απάντησαν στα ερωτήματα που έθεσε το Δικαστήριο κατά τη συνεδρίαση της 19ης Οκτωβρίου 1982.

Η *εταιρεία D. J. Smit Transport BV* υποστήριξε, κυρίως, ότι έχει το δικαίωμα να εκτελεί, με το σύνολο των αυτοκινήτων της, μεταφορές όχι μόνο στο εσωτερικό των συνόρων, αλλά και πέρα από αυτά· ότι οι μετακομίσεις αποτελούν έναν πολύ ιδιαίτερο τομέα στις μεταφορικές δραστηριότητες· ότι έχει χρησιμοποιήσει κατά τρόπο πλήρως αποδοτικό την άδεια που έχει στον τομέα των μετακομίσεων και ότι κριτήρια πάρα πολύ στενά, στον τομέα του

ωφέλιμου φορτίου, δεν μπορούν να γίνονται ανεκτά υπό το φως της οδηγίας.

Η *κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών* υπογράμμισε τον εμβρυακό χαρακτήρα της κοινής πολιτικής μεταφορών και προέβαλε ότι ένα σύστημα διμερών ποσοστώσεων δεν είναι καθόλου σύμφωνο με τις αρχές της συνθήκης στον τομέα αυτόν· εξάλλου, η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, στις γραπτές της παρατηρήσεις, συγχέει τις έννοιες του ανώτατου ωφέλιμου φορτίου των οχημάτων και του ωφέλιμου φορτίου που επιτρέπεται για μια επιχείρηση μεταφορών.

Η *κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας* υποστήριξε ότι οι επίδικες διατάξεις της οδηγίας έχουν άμεσο αποτέλεσμα· ότι το κοινοτικό δίκαιο, στο σημερινό του στάδιο εξελίξεως και ελλείψει εναρμονίσεως, δεν απαγορεύει σ' ένα κράτος μέλος να επιβάλλει στους υπηκόους του ολιγότερο ευνοϊκούς όρους από αυτούς που επιβάλλει ή εφαρμόζει στις ίδιες δραστηριότητες, τις οποίες ασκούν οι υπήκοοι των άλλων κρατών μελών και ότι το σύστημα άδειας, το οποίο περιλαμβάνει περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου διέπεται από το άρθρο 3, και όχι από το άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας. Ο περιορισμός αυτός αποτελεί, κατά την έννοια του άρθρου 3, προϋπόθεση ασκήσεως των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην οδηγία και είναι προϋπόθεση, η οποία επιβάλλεται νόμιμα στους υπηκόους του εν λόγω κράτους, αν ανταποκρίνεται σε σκοπούς γενικού συμφέροντος· το άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας δεν αφορά παρά το σύστημα που εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εγκαταστημένες εκτός του κράτους που εκδίδει την άδεια.

Η *Επιτροπή* επανέλαβε την άποψή της σύμφωνα με την οποία το άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας πρέπει να ερμηνευτεί ευρέως και ότι περιορισμός του ωφέλιμου φορτίου, όπως ο επίδικος στην κύρια δίκη, είναι ασυμβίβαστος με τη διάταξη αυτή.

Ο γενικός εισαγγελέας ανάπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 30ής Νοεμβρίου 1982.

Σκεπτικό

1 Με απόφαση της 6ης Απριλίου 1982, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Απριλίου, το τμήμα διοικητικών διαφορών του Raad van State, υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της συνθήκης ΕΟΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την επίδραση επί του εσωτερικού δικαίου και ως προς την ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3 της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1962, περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές (οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων) (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 28), καθώς και ως προς την ερμηνεία του άρθρου 7 της συνθήκης ΕΟΚ.

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο προσφυγής που ήσκησε μια επιχείρηση μεταφορών εγκατεστημένη στις Κάτω Χώρες, ειδικευμένη στις διεθνείς μετακομίσεις κατά αποφάσεως της «Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoe-

derenvervoer» (επαγγελματικής επιτροπής διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων) του «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie» (ιδρύματος ολλανδικής οργανώσεως διεθνών οδικών μεταφορών), με την οποία απορρίφθηκε αίτηση αυξήσεως της μεταφορικής της ικανότητας στις διεθνείς μεταφορές.

3 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι, δυνάμει προηγούμενων αποφάσεων της ίδιας αρχής, η προσφεύγουσα έχει εγκεκριμένη ικανότητα 50,1 τόνων για τις εσωτερικές μεταφορές και, επί της συνολικής αυτής ικανότητας, εγκεκριμένη ικανότητα 18 τόνων για τις διεθνείς μεταφορές. Η προσφεύγουσα ζήτησε αύξηση της τελευταίας αυτής ικανότητας σε 36,29 τόνους, που αντιπροσώπευαν την εποχή εκείνη την πραγματική της μεταφορική ικανότητα, ώστε να είναι ικανή να χρησιμοποιεί το σύνολο των αυτοκινήτων της στις διεθνείς μεταφορές.

4 Η Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer απέρριψε την αίτηση αυτή, δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας που εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, δηλαδή του «Wet Autovervoer Goederen» (νόμου περί οδικών μεταφορών εμπορευμάτων), της 4ης Αυγούστου 1951, και του «Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen» (εκτελεστικού διατάγματος περί οδικών μεταφορών εμπορευμάτων), της 16ης Ιανουαρίου 1954. Η άρνηση αιτιολογήθηκε από το γεγονός ότι η αύξηση της εγκεκριμένης ικανότητας, η οποία δεν δικαιολογείται από τις ανάγκες που υπάρχουν στον τομέα των διασυνοριακών μεταφορών, ήταν αντίθετη προς το γενικό συμφέρον των μεταφορών, καθ' όσον σχετική έρευνα είχε καταδείξει ότι η εταιρεία Smit δεν χρησιμοποιούσε πλήρως την ικανότητα που της είχε ήδη παραχωρηθεί.

5 Ενώπιον του Raad van State, η προσφεύγουσα επικαλέστηκε την οδηγία της 23ης Ιουλίου 1962, κατά την οποία ορισμένες μεταφορές, μεταξύ των οποίων οι μετακομίσεις από επιχειρήσεις που είναι ειδικά εξοπλισμένες για το σκοπό αυτό, δεν πρέπει πλέον να υπάγονται σε σύστημα ποσοστώσεων. Προέβαλε ότι η ολλανδική νομοθεσία, κατά το μέτρο που επιτρέπει να περιορίζεται η ικανότητα στις ενδοκοινοτικές μεταφορές, δεν είναι σύμφωνη με την οδηγία αυτή και ότι η εφαρμογή της έχει ως αποτέλεσμα να επιβάλλει ανταγωνιστικό μειονέκτημα στις επιχειρήσεις μεταφορών που είναι εγκατεστημένες στις Κάτω Χώρες σε σχέση με τις επιχειρήσεις μετακομίσεων των άλλων κρατών μελών.

6 Η Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer επέστησε την προσοχή στο άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας, κατά το οποίο η οδηγία αυτή δεν τροποποιεί τις προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτά κάθε κράτος μέλος τη χορήγηση στους υπηκόους του της άδειας για την άσκηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην εν λόγω οδηγία.

7 Το Raad van State, κρίνοντας ότι υπάρχει πρόβλημα ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου, έθεσε τα ερωτήματα που αναφέρονται παρακάτω.

Επί του πρώτου ερωτήματος

8 Το πρώτο ερώτημα του Raad van State έχει ως εξής:

Εναπόκειται στα εθνικά δικαστήρια να ελέγχουν αν συμβιβάζεται η σχετική εθνική νομοθεσία με τις διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3 της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 23ης Ιουλίου 1962 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 28) περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς οδικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (όπως τροποποιήθηκε τελικά από την οδηγία 78/175/ΕΟΚ, του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 1978, ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 62), όταν ο προσφεύγων επικαλείται τις διατάξεις αυτές ενώπιον του εν λόγω δικαστηρίου;

9 Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, αρκεί να γίνει παραπομπή στην πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ως προς την εφαρμογή από τα δικαστήρια των οδηγιών, η οποία επιβεβαιώθηκε τελευταία με την απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 1982 (Ursula Becker, υπόθ. 8/81, Συλλογή σ. 53).

10 Από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι, κάθε φορά που οι διατάξεις μιας οδηγίας είναι ανεπιφύλακτες και επαρκώς ακριβείς, οι πολίτες μπορούν να τις επικαλεστούν ενώπιον των δικαστηρίων στην περίπτωση που το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν εφήρμοσε ορθά την οδηγία στο πλαίσιο της εθνικής του νομοθεσίας.

11 Οι διατάξεις, τις οποίες επικαλείται η προσφεύγουσα στην κύρια δίκη, ανταποκρίνονται στα κριτήρια αυτά. Το άρθρο 1, παράγραφος 3, θεσπίζει πράγματι μια σαφή και ανεπιφύλακτη απαγόρευση, καθ' όσον απαγορεύει την εφαρμογή κάθε

ποσοστώσεως ή ποσοτικού περιορισμού στις μεταφορές που αναφέρονται στο παράρτημα II της οδηγίας. Όσον αφορά το άρθρο 3, επιφυλάσσει στα κράτη μέλη ορισμένες εξουσίες ως προς τις προϋποθέσεις χορηγήσεως άδειας που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις μεταφορών, οι οποίες υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Από τη φύση της, καθ' όσον συνιστά καθορισμό της αρμοδιότητας των κρατών μελών στον τομέα αυτόν, η διάταξη αυτή μπορεί να εφαρμοστεί από τα δικαστήρια όταν εμφανιστεί η περίπτωση να υπερβούν οι εθνικές αρχές τα όρια των εξουσιών τους, όπως καθορίζονται από την οδηγία.

12 Πρέπει, επομένως, να δοθεί στο πρώτο ερώτημα η απάντηση ότι εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να ελέγχει αν η σχετική εθνική νομοθεσία είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3 της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου, περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές, όταν ένας διάδικος επικαλείται τις εν λόγω διατάξεις ενώπιον του δικαστηρίου αυτού.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

13 Το δεύτερο ερώτημα του Raad van State έχει ως εξής:

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, δύνανται οι ανωτέρω να ερμηνευθούν κατά την έννοια ότι οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους είναι ελεύθερες να διατηρήσουν έναντι των εγκατεστημένων στο ίδιο αυτό κράτος μέλος επιχειρήσεων σύστημα αδειών για την κατηγορία των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, η οποία αναφέρεται στο παράρτημα 2 της οδηγίας, όταν ένα τέτοιο σύστημα σκοπεί να περιορίσει το ωφέλιμο φορτίο που οι επιχειρήσεις αυτές μπορούν να μεταφέρουν κατά τη διενέργεια διεθνών μεταφορών, ακόμη και αν πληρούν τους όρους φερεγγυότητας και επαγγελματικών προσόντων που επιβάλλει η οικεία εθνική νομοθεσία ως προς τη χορήγηση άδειας για τη διενέργεια εθνικών και διεθνών μεταφορών, ακόμη και αν, δυνάμει του εθνικού συστήματος αδειών που ισχύει επί των εθνικών μεταφορών, το επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο θεωρείται επαρκές;

14 Η απάντηση στο ερώτημα αυτό πρέπει να συναχθεί από το σκοπό και το σύστημα της οδηγίας της 23ης Ιουλίου 1962.

15 Κατά το άρθρο 1 της οδηγίας, τα κράτη μέλη όφειλαν, το αργότερο μέχρι τέλους του 1962, να ελευθερώσουν τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για

λογαριασμό τρίτων προς άλλα κράτη μέλη, οι οποίες απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II. Κατά την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, «οι μεταφορές που αποτελούν το αντικείμενο του παραρτήματος II δεν πρέπει πλέον να υπάγονται σε καθεστώς ποσοστώσεων. Δύνανται όμως να εξακολουθήσουν να υπάγονται σε καθεστώς αδειών, εφ' όσον από αυτό δεν προκύπτει ποσοτικός περιορισμός· στην περίπτωση αυτή κάθε κράτος μέλος φροντίζει ώστε οι αποφάσεις επί των αιτήσεων προς έκδοση άδειας να λαμβάνονται εντός 5 ημερών από της υποβολής της αιτήσεως».

16 Κατά το άρθρο 3, «η παρούσα οδηγία δεν τροποποιεί τις προϋποθέσεις από τις οποίες κάθε κράτος μέλος εξαρτά τη χορήγηση στους υπηκόους του της άδειας για την άσκηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην οδηγία αυτή». Όπως ορθά παρατήρησε η Επιτροπή κατά τη διαδικασία, η διάταξη αυτή πρέπει να εννοηθεί ως αποβλέπουσα στη χορήγηση άδειας, από κάθε κράτος μέλος, για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους, οποιαδήποτε κι αν είναι, εξάλλου, η ιθαγένεια των ενδιαφερομένων προσώπων.

17 Η Επιτροπή, υποστηρίζοντας τη θέση που έλαβε η προσφεύγουσα στην κύρια δίκη, θεωρεί ότι ο κανόνας του άρθρου 1, παράγραφος 3, της οδηγίας, περί καταργήσεως όλων των ποσοστώσεων, μπορεί να προβληθεί αδιακρίτως από όλες τις επιχειρήσεις μεταφορών της Κοινότητας και ότι, κατά συνέπεια, οι «προϋποθέσεις» για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 3 της οδηγίας αφορούν μόνο ποιοτικές προϋποθέσεις, και όχι ποσοτικές όπως οι προβλεπόμενες από την ολλανδική νομοθεσία.

18 Οι κυβερνήσεις της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, αντίθετα, θεωρούν ότι η έννοια των «προϋποθέσεων» που αναφέρεται στο άρθρο 3 είναι γενική και, επομένως, περιλαμβάνει και τις προϋποθέσεις ως προς τον περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας, όπως απαντώνται όχι μόνο στην ολλανδική νομοθεσία, αλλά και στις νομοθεσίες των άλλων κρατών μελών.

19 Ενώπιον των διαφορετικών αυτών ερμηνειών, πρέπει πρώτον να διαπιστωθεί ότι η οδηγία της 23ης Ιουλίου 1962 συνιστά το πρώτο μέτρο, το οποίο αποβλέπει στη θέσπιση ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές και τοποθετείται, σύμφωνα με τη δεύτερη αιτιολογική της σκέψη, μέσα στην προοπτική «προοδευτικής επεκτάσεως» των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη αναπτύξεως των εμπορικών ανταλλαγών και της κυκλοφορίας οχημάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας.

20 Φαίνεται έτσι, και το περιεχόμενο των παραρτημάτων I και II της οδηγίας 10 επιβεβαιώνει, ότι η εν λόγω οδηγία αποβλέπει στην ελευθέρωση ορισμένων κατηγοριών οδικών μεταφορών στο εσωτερικό της Κοινότητας, αλλά χωρίς να καθορίζει ακόμη ομοιόμορφες προϋποθέσεις ασκήσεως των εν λόγω δραστηριοτήτων.

21 Καίτοι, υπό τις προϋποθέσεις αυτές, το άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας ορίζει ότι οι μεταφορές, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο του παραρτήματος II δεν υποβάλλονται πλέον σε καθεστώς ποσοστώσεων, ενώ είναι δυνατό η εκτέλεσή τους να υπόκειται σε χορήγηση άδειας, υπό τον όρο, να μη προκύπτει από αυτό κανένας ποσοτικός περιορισμός, οι όροι «ποσόστωση» και «ποσοτικός περιορισμός», δεν μπορούν να αναφέρονται παρά μόνο στα μέτρα, τα οποία εφαρμόζει ένα κράτος μέλος σε μεταφορές που εκτελούν επιχειρήσεις εγκατεστημένες εντός άλλου κράτους μέλους.

22 Η διάταξη που περιλαμβάνει το ίδιο το άρθρο 1, παράγραφος 3, κατά την οποία κάθε κράτος μέλος πρέπει να φροντίζει ώστε η απόφαση επί της αιτήσεως προς έκδοση άδειας να λαμβάνεται εντός πέντε ημερών, εξηγείται εξάλλου μόνο, στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας, υπό την προϋπόθεση αιτήσεως άδειας που προέρχεται από άλλο κράτος μέλος.

23 Η ερμηνεία αυτή συμφωνεί με το περιεχόμενο του άρθρου 3 της οδηγίας, το οποίο αφήνει στα κράτη μέλη την εξουσία να καθορίζουν τις προϋποθέσεις χορηγήσεως στις επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους, της άδειας για την άσκηση των μεταφορικών δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην οδηγία, και το οποίο συνεπάγεται έτσι, ελλείψει άλλων διατάξεων κοινοτικού δικαίου που να εφαρμόζονται στον τομέα αυτόν, τη δυνατότητα, για ένα κράτος μέλος, να επιβάλλει στις επιχειρήσεις αυτές όρους σχετικούς με τον περιορισμό της μεταφορικής τους ικανότητας.

24 Δεν είναι δυνατόν, συνεπώς, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, να θεωρηθεί αντίθετη προς την οδηγία η νομοθεσία κράτους μέλους, η οποία αποβλέπει στον περιορισμό της ικανότητας, στον τομέα των διεθνών μεταφορών που αναφέρονται στο παράρτημα II της οδηγίας, προκειμένου να διατηρηθεί ισορροπία μεταξύ των μεταφορικών αναγκών και της διαθέσιμης ικανότητας.

25 Πρέπει, επομένως, να δοθεί στο δεύτερο ερώτημα η απάντηση ότι οι αναφερόμενες διατάξεις έχουν την έννοια ότι οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους έχουν το δικαίωμα να διατηρήσουν, ως προς τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο ίδιο αυτό κράτος, σύστημα αδειών για την κατηγορία των διεθνών οδικών

μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, τις οποίες αφορά το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας, όταν το σύστημα αυτό αποβλέπει στον περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου που εκμεταλλεύονται οι επιχειρήσεις αυτές στις διεθνείς μεταφορές, ακόμη κι αν οι επιχειρήσεις αυτές συγκεντρώνουν όλες τις άλλες προϋποθέσεις που θέτει η εθνική νομοθεσία για την άδεια διενέργειας εθνικών και διεθνών μεταφορών.

Επί του τρίτου ερωτήματος

26 Το τρίτο ερώτημα του Raad van State είναι διατυπωμένο ως εξής:

Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι καταφατική, η ορθή ερμηνεία της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας που θεσπίζει το άρθρο 7 της συνθήκης ΕΟΚ, έχει ως συνέπεια να αποκλείεται η διατήρηση του νόμιμου συστήματος αδειών, το οποίο υποβάλλει τις εγκατεστημένες εντός κράτους μέλους επιχειρήσεις μεταφορών σε ποσοτικούς περιορισμούς όσον αφορά το μεταφερόμενο ωφέλιμο φορτίο κατά τη διενέργεια διεθνών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, όταν στις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεις μεταφορών δεν επιβάλλονται (ούτε είναι δυνατό να επιβάλλονται) από το κράτος αυτό παρόμοιοι περιορισμοί, δυνάμει του κοινοτικού δικαίου;

27 Από την απάντηση στο δεύτερο ερώτημα προκύπτει ότι, ελλείψει κοινής πολιτικής στον τομέα αυτό, η οδηγία του Συμβουλίου στηρίζεται στο ότι γίνεται δεκτή μια κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών, υπό την έννοια ότι κάθε κράτος μπορεί να καθορίζει για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός του, τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση της άδειας ασκήσεως των μεταφορικών δραστηριοτήτων, τις οποίες αφορά η οδηγία, προκειμένου να διατηρείται, εφ' όσον αυτό είναι αναγκαίο, ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως στον εν λόγω τομέα. Δεν μπορεί να θεωρηθεί η εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας ως διάκριση αντίθετη προς τη συνθήκη λόγω του ότι άλλα κράτη μέλη επιβάλλουν ενδεχομένως περιορισμούς ολιγότερο αυστηρούς στις επιχειρήσεις μεταφορών που ειναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους. Πράγματι, το άρθρο 7 της συνθήκης αποβλέπει στην εξάλειψη των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας που μπορούν να προκύψουν από τη νομοθεσία ή τη διοικητική πρακτική του ίδιου κράτους μέλους και όχι από τις διαφορές μεταχειρίσεως, οι οποίες προκύπτουν, για τις επιχειρήσεις των διαφόρων κρατών μελών, ελλείψει κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, από την ανομοιότητα των εθνικών νομοθεσιών.

28 Πρέπει, επομένως, να δοθεί στο τρίτο ερώτημα η απάντηση ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ως διάκριση αντίθετη προς το άρθρο 7 της συνθήκης ΕΟΚ το γεγονός ότι, δυνάμει της οδηγίας της 23ης Ιουλίου 1962, κράτος μέλος υποβάλλει σε ποσοστώσεις τις επιχειρήσεις μεταφορών, που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός του, όσον αφορά το μεταφερόμενο ωφέλιμο φορτίο κατά τις διεθνείς μεταφορές, μεταξύ των κρατών μελών, ενώ υπέχει την υποχρέωση, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 3, της ίδιας οδηγίας, να δέχεται χωρίς κανέναν περιορισμό στο έδαφός του, τις μεταφορές που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία τα εν λόγω κράτη εφαρμόζουν ευνοϊκότερες προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας στον τομέα της μεταφορικής ικανότητας για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους.

Επί των δικαστικών εξόδων

29 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, η κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης το χαρακτήρα παρεμπίπτοντος, που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Διά ταύτα

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε το τμήμα διοικητικών διαφορών του Raad van State των Κάτω Χωρών, με απόφαση της 6ης Απριλίου 1982, αποφαίνεται:

1) **Εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να ελέγχει αν συμβιβάζεται η σχετική εθνική νομοθεσία με τις διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 3, και του άρθρου 3 της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1962, περί θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές, όταν διάδικος επικαλείται τις εν λόγω διατάξεις ενώπιον του εν λόγω δικαστηρίου.**

2) Οι αναφερόμενες διατάξεις έχουν την έννοια ότι οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους έχουν το δικαίωμα να διατηρήσουν, ως προς τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο ίδιο αυτό κράτος, σύστημα αδειών για την κατηγορία των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, τις οποίες αφορά το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας, όταν το σύστημα αυτό αποβλέπει στον περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου που εκμεταλλεύονται οι επιχειρήσεις αυτές στις διεθνείς μεταφορές, ακόμη κι αν οι επιχειρήσεις αυτές συγκεντρώνουν όλες τις άλλες προϋποθέσεις, τις οποίες θέτει η εθνική νομοθεσία για την άδεια διενέργειας εθνικών και διεθνών μεταφορών.

3) Δεν μπορεί να θεωρηθεί ως διάκριση αντίθετη προς το άρθρο 7 της συνθήκης ΕΟΚ το γεγονός ότι, δυνάμει της οδηγίας της 23ης Ιουλίου 1962, κράτος μέλος υποβάλλει σε ποσοστώσεις τις επιχειρήσεις μεταφορών, που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός του, όσον αφορά το μεταφερόμενο ωφέλιμο φορτίο κατά τις διεθνείς μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, ενώ υπέχει την υποχρέωση, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 3, της ίδιας οδηγίας, να δέχεται, χωρίς κανέναν περιορισμό στο έδαφός του, τις μεταφορές που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία τα εν λόγω κράτη εφαρμόζουν ευνοϊκότερες προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας στον τομέα της μεταφορικής ικανότητας για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους.

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe Everling

Bosco Koopmans Due Bahlmann Galmot

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 25 Ιανουαρίου 1983

Ο γραμματέας

P. Heim

Ο πρόεδρος

J. Mertens de Wilmars